Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3938

30. 01. 89

Sachgebiet 912

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/3839 —

Ausbau der Bundesstraße 1 im Zuge der Ortslage von Paderborn

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 26. Januar 1989 – StB 21/40.25.78.1001/1 Vm 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Planungen bestehen für den Ausbau der B 1 im Zuge der Ortslage von Paderborn?

Im Westen von Paderborn ist ein Ausbau der B 1 auf 4 Fahrstreifen auf eine Länge von rd. 2 km zwischen der L 756 (Wewer Straße) und der Westtangente Paderborn (Frankfurter Weg) mit planfreier Gestaltung der zugehörigen Knotenpunkte geplant. Dieser Ausbau ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Stufe „Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen.

2. Welche verkehrlichen, ökologischen und Lärmauswirkungen werden von dem geplanten Ausbau erwartet?

Die erwartete verkehrliche Wirkung liegt vor allem in der Steigerung der Verkehrssicherheit und in der Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieses bereits heute mit rd. 26 000 Kfz/24 h überlasteten Abschnittes der B 1, für den im Zusammenhang mit der durchgehenden Fertigstellung der A 33 sowie dem zusätzlichen Anschluß für die ostwärts der Alme beiderseits der B 1 vorgesehenen neuen Gewerbegebiete eine künftige Verkehrsbelastung von rd. 48 000 Kfz/24 h prognostiziert worden ist.

Nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter Einhaltung einer ausgeglichenen Flächenbilanz durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen.

Zum Schutz der betroffenen Bebauung sind aktive, nach den Kriterien der Lärmvorsorge dimensionierte Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen.

3. Welche Kosten werden durch den geplanten Ausbau verursacht, und wer muß diese tragen?

Die Gesamtkosten betragen rd. 36,3 Mio. DM. Davon trägt der Bund als Baulastträger der B 1 rd. 31,2 Mio. DM, auf die Stadt und den Kreis Paderborn entfallen als Baulastträger der kreuzenden bzw. der neu anzuschließenden Straßen rd. 5,1 Mio. DM.

4. Welches Ergebnis hatte die Kosten-Nutzen-Analyse, aufgrund welcher Grundlagen und Rechenweisen wurde diese Analyse erstellt, und wann wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung von wem nach europäischen Normen durchgeführt?

Die Maßnahme ist im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 1985 nach der dort für alle Projekte angewandten Methode der „Gesamtwirtschaftlichen Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen" behandelt worden, für sie wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,27 ermittelt.

Die Umwelträglichkeit wurde geprüft. Die durchgeführten Untersuchungen genügen den Anforderungen der EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 27. Juni 1985. Darüber hinaus ist ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet worden.

5. Wann wurde das Planfeststellungsverfahren mit welchen Ergebnissen durchgeführt?

Das hier anstelle des im Bundesfernstraßengesetz geregelten Planfeststellungsverfahren vorgesehene Bebauungsplanverfahren nach dem Baugesetzbuch ist Ende 1988 eingeleitet worden. Die Ergebnisse sollen im Frühjahr 1989 vorliegen.

6. Welche Planungsvarianten wurden neben der favorisierten untersucht, und wodurch unterscheiden sich die einzelnen Alternativen?

Es ist eine Variante für eine 2-streifige B 1 südlich der bestehenden B 1 untersucht worden. Sie bewirkt jedoch keinen ausreichenden verkehrlichen Nutzen, da wegen der verbleibenden hohen Belastung auf der vorhandenen B 1 diese dennoch 4-streifig ausgebaut werden muß. Für den Anschluß der geplanten neuen Gewerbegebiete an die bestehende B 1 sind gegenüber der vorgesehenen Lösung mit der neuen Anschlußstelle 3 Varianten untersucht worden:

- eine neue Erschließungsstraße in Verlängerung der B 64 über deren Einmündung in die B 1 hinaus nach Norden
- eine Verlängerung der städtischen Riemekestraße nach Westen mit neuer Anschlußstelle an die A 33
- ein Ausbau des Scharmeder Stadtweges.

Alle 3 Varianten sind jedoch wegen der umwegigen Verkehrsführung gegenüber der vorgesehenen Lösung verkehrlich nicht gleichwertig und bewirken darüber hinaus zusätzlich Eingriffe in Natur und Landschaft.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333